



Mission régionale d'autorité environnementale
ÎLE-DE-FRANCE

**Avis délibéré
sur le projet de réalisation de la ZAC du Centre-bourg
Saint-Thibault-des-Vignes (77)**

N° APJIF-2022-041
en date du 16 juin 2022

Synthèse de l'avis

Le présent avis porte sur le projet de réalisation de la ZAC du Centre Bourg, situé à Saint-Thibault-des-Vignes dans le département de la Seine-et-Marne, porté par la société d'économie mixte Aménagement 77, et sur son étude d'impact, datée de février 2022. Il est émis dans le cadre d'une procédure d'autorisation environnementale au titre des installations, ouvrages, travaux ou activités soumis à autorisation.

La ZAC du Centre Bourg a été créée en 2006 sur un périmètre d'environ 28 ha, localisé à proximité du centre ville de Saint-Thibault-des-Vignes, sur un territoire marqué par une géographie vallonnée. Réparti sur trois secteurs distincts traversés par la route départementale (RD) 934, le site de la ZAC est principalement occupé par des terrains en friche. La réalisation du projet prévoit la construction de 727 logements (sur environ 45 000 m² de surface de plancher), de commerces et d'environ 1 050 places de stationnements réparties entre les rez-de-chaussée des bâtiments et quatre parkings silos. Des aménagements nécessaires à l'accessibilité des lots bâtis seront réalisés (voirie et rond-point) ainsi qu'une passerelle pour franchir la RD 934. Au moins, 6,9 ha d'espaces verts seront réalisés dans le cadre du projet. Les travaux sont prévus sur une durée de huit ans, pour s'achever en 2030.

Les principaux enjeux environnementaux identifiés par l'Autorité environnementale pour ce projet concernent :

- l'insertion du projet dans le paysage,
- la préservation des milieux naturels et de la biodiversité,
- l'augmentation du trafic automobile et les stationnements,
- les pollutions sonores et de l'air,
- la pollution du sol,
- le changement climatique.

Les principales recommandations de l'Autorité environnementale sont de :

- clarifier l'organisation de l'étude d'impact afin d'en faciliter sa lecture (notamment l'accès au résumé non-technique), regrouper et présenter clairement l'ensemble des informations et données relatives à la programmation du projet de la ZAC du Centre Bourg et les faire figurer dans le résumé non technique ;
- compléter le dossier par des visuels permettant de vérifier l'insertion urbaine et paysagère du projet depuis les points de perception majeurs (RD 934 et sites inscrits et classés) ;
- justifier l'utilisation d'un ratio pour quantifier les mesures compensatoires, justifier l'additionnalité écologique celles-ci et évaluer l'équivalence entre pertes et gains par rapport à l'état initial ;
- présenter la stratégie de répartition modale des déplacements des futurs habitants incitant à l'utilisation des moyens alternatifs à l'automobile ; quantifier, en explicitant la méthode, le nombre de stationnements vélos et automobiles nécessaires ; établir un plan des aménagements cyclables en lien avec les gares et les principales destinations des futurs habitants ;
- expliciter la méthode de calcul de la pollution de l'air et quantifier l'efficacité des mesures de réduction ;
- préciser le niveau de bruit auquel les futurs habitants seront exposés à l'extérieur ou à l'intérieur des logements, les fenêtres ouvertes ainsi que les mesures d'évitement ou de réduction mise en œuvre ;
- rendre obligatoires et systématiques les études de diagnostic de pollution des sols pour chacun des lots destinés à être aménagés et expliciter les mesures préconisées ;
- réaliser le bilan global des émissions de gaz à effet de serre générées par le projet dans l'ensemble de ses composantes et de son cycle de vie et définir en conséquence les mesures d'évitement, de réduction ou, à défaut, de compensation pour améliorer ces bilans.

L'Autorité environnementale a formulé d'autres recommandations plus ponctuelles, dans l'avis détaillé ci-après. La liste complète des recommandations figure en annexe du présent avis.

Sommaire

Synthèse de l'avis.....	2
Sommaire.....	3
Préambule.....	4
Avis détaillé.....	6
1. Présentation du projet.....	6
1.1. Contexte et présentation du projet.....	6
1.2. Modalités d'association du public en amont du projet.....	8
1.3. Principaux enjeux environnementaux identifiés par l'Autorité environnementale.....	8
2. L'évaluation environnementale.....	8
2.1. Qualité du dossier et de la démarche d'évaluation environnementale.....	8
2.2. Articulation avec les documents de planification existants.....	9
2.3. Justification des choix retenus et solutions alternatives.....	9
3. Analyse de la prise en compte de l'environnement.....	11
3.1. L'insertion paysagère du projet.....	11
3.2. Préservation des milieux naturels et de la biodiversité.....	12
3.3. Les déplacements et stationnements.....	14
3.4. Les pollutions induites par l'augmentation du trafic routier (air et bruit).....	15
3.5. Pollution des sols.....	17
3.6. Changement climatique.....	18
4. Suites à donner à l'avis de l'Autorité environnementale.....	18
ANNEXE.....	20
Liste des recommandations par ordre d'apparition dans le texte.....	21

Préambule

Le système européen d'évaluation environnementale des projets, plans et programmes est fondé sur la [directive 2001/42/CE du parlement européen et du conseil du 27 juin 2001](#) relative à l'évaluation des incidences de certaines planifications sur l'environnement¹ et sur la [directive modifiée 2011/92/UE du parlement européen et du conseil du 13 décembre 2011](#) relative à l'évaluation des incidences de certains projets publics et privés sur l'environnement. Les démarches d'évaluation environnementale portées au niveau communautaire sont motivées par l'intégration des préoccupations environnementales dans les choix de développement et d'aménagement.

Conformément à ces directives un avis de l'autorité environnementale vise à éclairer le public, le maître d'ouvrage, les collectivités concernées et l'autorité décisionnaire sur la qualité de l'évaluation environnementale et sur la manière dont l'environnement est pris en compte dans le projet, plan ou programme.

* * *

La Mission régionale d'autorité environnementale (MRAe) d'Île-de-France a été saisie par le préfet de Seine-et-Marne pour rendre un avis sur le projet de réalisation de la ZAC du Centre-bourg, porté par la société d'économie mixte Aménagement 77, situé à Saint-Thibault-des-Vignes (77) et sur son étude d'impact datée de février 2022.

Le projet est soumis à la réalisation d'une évaluation environnementale en application de l'article R.122-2 du code de l'environnement (rubrique 39° du tableau annexé à cet article).

Cette saisine étant conforme au I de l'article R. 122-6 du code de l'environnement relatif à l'autorité environnementale compétente, il en a été accusé réception par le pôle d'appui à la MRAe le 19 avril 2022. Conformément au II de l'article R. 122-7 du code de l'environnement, l'avis doit être rendu dans le délai de deux mois à compter de cette date.

Conformément aux dispositions du III de l'article R. 122-7 du code de l'environnement, le pôle d'appui a consulté le directeur de l'agence régionale de santé d'Île-de-France le 19 avril 2022. Sa réponse du 17 mai 2022 est prise en compte dans le présent avis.

L'Autorité environnementale s'est réunie le 16 juin 2022. L'ordre du jour comportait, notamment, l'avis sur le projet de réalisation de la ZAC du Centre-bourg.

Sur la base des travaux préparatoires du pôle d'appui et sur le rapport de Éric Alonzo, coordonnateur, après en avoir délibéré, l'Autorité environnementale rend l'avis qui suit.

Chacun des membres ayant délibéré atteste qu'aucun intérêt particulier ou élément dans ses activités passées ou présentes n'est de nature à mettre en cause son impartialité dans le présent avis.

Il est rappelé que pour tous les projets soumis à évaluation environnementale, une « autorité environnementale » désignée par la réglementation doit donner son avis et le mettre à disposition du maître d'ouvrage et du public.

1 L'environnement doit être compris au sens des directives communautaire sur l'évaluation environnementale. L'environnement couvre notamment les champs thématiques suivants : la diversité biologique, la population, la santé humaine, la faune, la flore, les sols, les eaux, l'air, les facteurs climatiques, les biens matériels, le patrimoine culturel, y compris le patrimoine architectural et archéologique, les paysages et les interactions entre ces facteurs (annexe I, point f de la directive 2001/42/CE sur l'évaluation environnementale des plans et programmes, annexe IV, point I 4 de la directive 2011/92/UE modifiée relative à l'évaluation des incidences de certains projets sur l'environnement).

Cet avis ne porte pas sur l'opportunité du projet mais sur la qualité de l'évaluation environnementale présentée par le maître d'ouvrage, et sur la prise en compte de l'environnement par le projet. Il n'est donc ni favorable, ni défavorable. Il vise à améliorer la conception du projet et à permettre la participation du public à l'élaboration des décisions qui le concernent.

Au même titre que les observations et propositions recueillies au cours de l'enquête publique ou de la mise à disposition du public, le maître d'ouvrage prend en considération l'avis de l'autorité environnementale pour modifier, le cas échéant, son projet. Cet avis, qui est un avis simple, est un des éléments que l'autorité compétente prend en considération pour prendre la décision d'autoriser ou non le projet.

Avis détaillé

1. Présentation du projet

1.1. Contexte et présentation du projet

Le projet de réalisation de la ZAC du Centre Bourg est localisé sur la commune de Saint-Thibault-des-Vignes, située à environ 30 km à l'est de Paris, dans le département de la Seine-et-Marne. La commune comptait 6447 habitants (Insee) en 2017 (p. 335).

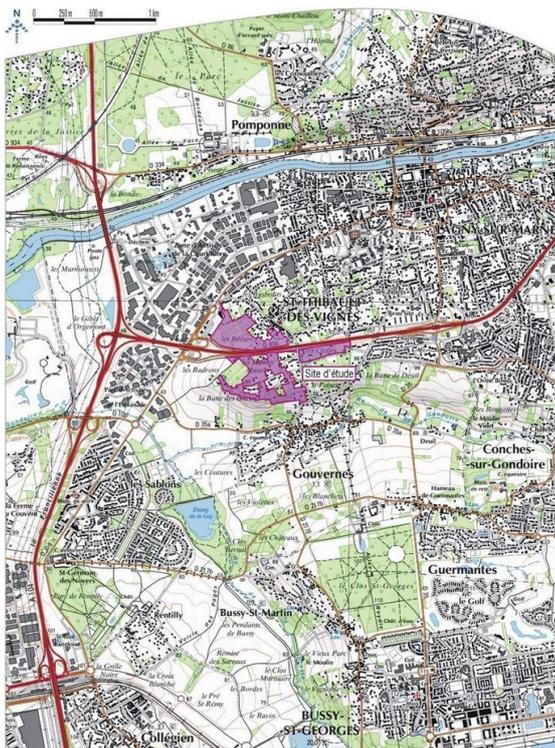


Figure 1: Localisation de la ZAC du Centre Bourg à Saint-Thibault-des-Vignes - Étude d'impact p.26.



Figure 2: Vue aérienne de l'emprise de ZAC du Centre Bourg - Étude d'impact p.25.

La ZAC du Centre Bourg s'étend sur 27,96 ha au contact du centre-bourg de la commune. Elle est coupée par la RD 934, une route antérieurement nationale à caractère autoroutier, aménagée en tranchée et reliée à la Francilienne. La ZAC se décompose en trois secteurs distincts :

- Les Rédars, au nord de la RD 934 d'une superficie d'environ 10,74 ha,
- Les Glases, au sud-ouest de la RD 934 d'une superficie d'environ 13,36 ha,
- Les Clayes au sud-est de la RD 934 d'une superficie d'environ 3,86 ha.

Les terrains de la ZAC du Centre Bourg correspondent en partie à d'anciens vergers laissés à l'état de friche et à des terrains occupés, selon le dossier, par des « constructions illégales ». Ils sont bordés au nord par le centre bourg de Saint-Thibault-des-Vignes, à l'est par la rue de Gouvernes et le chemin des Clos Saints-Pères, au sud par les terres agricoles et à l'ouest, par l'avenue de Saint-Germain-des-Noyers (RD 418) qui dessert la zone d'activités Marne-et-Gondoire. La commune de Saint-Thibault-des-Vignes ne bénéficie pas de desserte ferroviaire sur son territoire. L'accès par les transports en commun aux gares les plus proches, Torcy (RER A) et Lagny-sur-Marne (Transilien), est assuré par trois lignes de bus.

La ZAC du Centre Bourg a été créée le 25 juillet 2006 et le dossier de réalisation portée par la société d'économie mixte Aménagement 77 a été approuvé le 23 juillet 2009. Après plusieurs années de procédure devant les juridictions administratives, la demande d'annulation de la déclaration d'utilité publique (DUP) de la ZAC du 28 juillet 2011 a été définitivement rejetée par le Conseil d'État le 11 juillet 2016. Le 6 juin 2019, la préfète a prorogé jusqu'en août 2024 les effets de cette DUP permettant la mise en œuvre opérationnelle de la ZAC.

La programmation de la ZAC prévoit d'urbaniser 16,44 ha et de conserver 11,52 ha non urbanisés, dont 8,58 ha seront constitués de boisements existants préservés (p. 37). Lors de la déclaration d'utilité publique en 2011, la programmation de cette opération envisageait de développer environ 57 000 m² de surface de plancher (SDP) (p. 25). Depuis, le projet d'aménagement a été révisé et envisage désormais la construction de 45 017 m² de SDP (727 logements) et de 883 m² de SDP de locaux dédiés aux services et aux commerces, soit un total de 45 900 m² (Tableau 90 – Programmation Total ZAC, p. 534). La hauteur des constructions sera plafonnée à R+4. Environ 1050 places de parking seront réalisées, répartis entre le rez-de-chaussée des bâtiments et quatre parkings silos.

En ce qui concerne les équipements publics, le projet prévoit la création de nouvelles voiries desservant les lots bâtis, d'un rond point et d'une passerelle franchissant la RD 934, reliant le quartier des Rédars au nord à celui des Glases au sud (p. 479).



Figure 3: Plan masse de la ZAC du Centre Bourg - Étude d'impact p. 952.

L'Autorité environnementale relève que les informations relatives à la programmation du projet sont éparpillées parmi les 2310 pages du dossier et que de nombreuses incohérences sont à noter notamment sur la répartition entre les surfaces à urbaniser et les surfaces dites « opérationnelles ».

L'aménagement de la ZAC est prévu selon trois phases de travaux consécutives pour une durée totale estimée à environ huit ans : de 2022 à 2030. L'étude d'impact précise que le chantier fera l'objet d'un « *plan d'assurance qualité* » ainsi que d'un « *plan particulier de sécurité et de protection de la santé* » qui intégreront les risques et l'environnement (p. 545).

(1) L'Autorité environnementale recommande de regrouper et présenter clairement l'ensemble des informations et données relatives à la programmation des travaux de la ZAC du Centre Bourg et de les faire figurer dans le résumé non technique.

1.2. Modalités d'association du public en amont du projet

L'étude d'impact indique que la ZAC du Centre-bourg a été créée le 25 juillet 2006, après concertation du public (p. 932). Il est mentionné qu'une enquête publique s'est déroulée, dans le cadre de la procédure de déclaration d'utilité publique, du 11 octobre au 13 novembre 2010, au terme de laquelle le commissaire enquêteur a émis un avis favorable au projet (p. 932).

L'Autorité environnementale note que les modalités d'association du public sont détaillées (p. 509). En amont de la phase d'enquête publique, une première phase d'information et de concertation publique devait être conduite en 2021 pour présenter les grands principes d'aménagement, l'approche urbaine, paysagère et environnementale. Cependant, l'étude d'impact ne mentionne pas si la séance de restitution qui devait être organisée en septembre 2021 pour présenter les résultats de cette concertation s'est tenue.

Après cette phase, le dossier signale qu'une concertation continue sera mise en œuvre dans le but d'informer et d'associer le public sur les avancées du projet.

1.3. Principaux enjeux environnementaux identifiés par l'Autorité environnementale

Les principaux enjeux environnementaux identifiés par l'Autorité environnementale pour ce projet sont :

- l'insertion du projet dans le paysage,
- la préservation des milieux naturels et de la biodiversité,
- l'augmentation du trafic automobile et les stationnements,
- les pollutions sonores et de l'air,
- la pollution du sol,
- le changement climatique.

2. L'évaluation environnementale

2.1. Qualité du dossier et de la démarche d'évaluation environnementale

L'ensemble des thématiques environnementales est abordé dans l'étude d'impact. L'analyse de l'état initial est complète et bien documentée. Les diagnostics s'appuient sur des études spécifiques (études de trafic, faune-flore, acoustique, pollution des sols) qui, néanmoins, ne sont pas toutes jointes au dossier. Les enjeux sont bien identifiés, une synthèse est présentée en fin de chapitre et le niveau d'impact est qualifié.

Les mesures destinées à éviter, réduire ou compenser les incidences du projet sont détaillées. Par ailleurs, des mesures de suivi et d'accompagnement sont présentées pour les enjeux le nécessitant. Un tableau de synthèse des enjeux et des mesures envisagées figure dans le dossier (p. 836).

La justification des choix programmatiques est exposée dans un historique reprenant les différentes solutions envisagées depuis le projet de création de la ZAC.

L'étude d'impact est globalement de bonne qualité. Les illustrations sont nombreuses (423 figures et 129 tableaux). Néanmoins, le projet n'est montré qu'au travers de plans, coupes de principe et schémas : il ne donne lieu à aucune vue perspective ou axonométrie d'ensemble.

Par ailleurs, la longueur du document rend difficile la recherche d'informations, d'autant plus que celles-ci sont parfois éparpillées dans plusieurs chapitres et que l'accès par le sommaire relève parfois du « jeu de pistes »². Enfin, le regroupement par thématiques (cadre physique, cadre de vie, etc.) est trop générique pour la recherche d'information sur un enjeu particulier.

Le résumé non technique permet d'avoir les éléments essentiels à la compréhension du projet, même s'il comprend assez peu de vues du projet. Son positionnement, au milieu du document au format Pdf, ne le rend pas immédiatement accessible, d'autant qu'il est indiqué dans le sommaire en p. 58, puis p. 58, il est indiqué en page 608. Or, il figure au final en page 59.

(2) L'Autorité environnementale recommande d'organiser l'étude d'impact afin de permettre un accès plus évident et direct aux informations et notamment au résumé non-technique.

2.2. Articulation avec les documents de planification existants

Un chapitre est dédié à la justification de la compatibilité du projet avec les principaux plans, schémas et programmes en vigueur (p. 846). Il consiste principalement à rappeler les orientations de ces plans, sans démontrer la cohérence ou la conformité du projet avec elles, hormis pour le plan de gestion des risques d'inondation 2016-2021 du bassin Seine Normandie, pour lequel des encadrés spécifiques décrivent les dispositions spécifiques permettant de l'établir.

(3) L'Autorité environnementale recommande de compléter la présentation de l'articulation du projet avec les documents de planification.

La commune de Saint-Thibault-des-Vignes dispose d'un plan local d'urbanisme (PLU) approuvé le 20 avril 2007 et révisé le 7 janvier 2015. L'étude d'impact met en relation les dispositions des différentes pièces du PLU (projet d'aménagement et de développement durables, orientations d'aménagement et de programmation et règlement graphique et écrit) et les principaux enjeux du projet afin d'en établir la conformité.

2.3. Justification des choix retenus et solutions alternatives

Après un rappel de l'histoire du site, l'étude d'impact indique (p. 419) les principales raisons ayant conduit à retenir le site de la ZAC du Centre Bourg :

- « - Pour son inscription dans la continuité de l'urbanisation existante,
- Pour englober au mieux les secteurs d'habitat précaire et résorber le phénomène de mitage,
- Pour permettre une valorisation de la frange végétale de la butte des Glases. »

Par ailleurs, l'étude d'impact liste (p. 420) les objectifs poursuivis par la ZAC du Centre Bourg³. En résumé, ils sont de développer la politique communale en matière d'urbanisation, de créer de nouveaux équipements publics, d'organiser la mobilité, de développer la diversité des modes de déplacement et de résoudre diverses problématiques (résorber les coupures spatiales, protéger et valoriser les espaces ouverts, naturels et agricoles, maîtriser l'occupation illicite des terrains, etc.).

Depuis le dossier de réalisation de 2009, l'étude d'impact précise que le projet d'aménagement a fait l'objet de modifications, liées notamment à l'évolution de la réglementation environnementale et à des remarques formulées par les services de l'État, conduisant à redéfinir et compléter les mesures d'évitement du projet (comme par exemple l'abandon du projet de construction au niveau du boisement situé au nord du site des Rédars).

2 Par exemple, la pièce n°7 : « éléments graphiques utiles à la compréhension du projet » est indiquée dans le sommaire à la page 927, et à cette page, il est écrit : « On se reportera aux planches graphiques des chapitres précédents ».

3 Les objectifs ont été définis par délibération du Conseil municipal en 2005 repris dans le dossier de création de la ZAC en 2006 et lors de la procédure de déclaration d'utilité publique.

L'Autorité environnementale note qu'au travers des constats établis et présentés ces dernières années sur la commune de Saint-Thibault-de-Vignes (p. 423 à 431), l'étude d'impact propose une démonstration étayée de l'intérêt de la réalisation de la ZAC du Centre Bourg.

Sur les solutions de substitution envisagées pour l'aménagement de la ZAC du Centre Bourg, le dossier explique que le choix du projet s'est appuyé dans un premier temps sur l'analyse de cinq scénarios, au regard de quinze thèmes et 43 objectifs dont les avantages et inconvénients respectifs sont décrits dans l'étude d'impact (435 à 439). À l'issue de ce comparatif, le cinquième scénario a été retenu puis développé pour conduire à la définition du scénario final (p. 445).

Par la suite, le plan d'aménagement de la ZAC a connu quatre mises à jour significatives : le projet de Morgades et Rapaport architectes (2009-2013), le projet de Modhus architectes (2014-2017), le projet de l'Atelier LD (2018-2019) et depuis 2020, le projet d'ACLAA architecture et urbanisme et de Base paysage et urbanisme. Les principes et grandes orientations de ces versions successives sont décrits dans l'étude d'impact (p. 446-469). L'Autorité environnementale remarque que la démarche d'élaboration s'est attachée à prendre en compte les enjeux environnementaux par une amélioration des circulations piétonnes, une gestion à ciel ouvert des eaux pluviales, une diminution d'environ 30 % des emprises artificialisées sur le secteur des Glases et la préservation d'un espace boisé d'environ 8 000 m² au nord-est des Rédars.

Concernant la dernière version du projet datée de 2021, l'étude d'impact présente les cartes ayant servi de support de conception afin de réduire l'empreinte du projet et favoriser par exemple la conservation de corridors écologiques (p. 458).

Dans le chapitre sur les principales solutions de substitution envisagées pour l'aménagement de la ZAC du Centre-bourg, l'étude d'impact détaille la question du stationnement au regard notamment de ses conséquences sur l'artificialisation de sols. Quatre variantes, appelées « stratégies de stationnement », sont ainsi présentées, portant sur les répartitions de stationnement en surface, en sous-sol et en parking-silos (p. 460-463). L'Autorité environnementale relève la pertinence de ce type d'approche (incluant la mutualisation et la réversibilité des parking-silos), mais note que les variantes étudiées sont fondées sur la même hypothèse de nombre de places de parkings (1 066 places pour les logements et 62 places pour les commerces). La méthode de calcul du nombre de places de stationnement prévu n'est pas détaillée dans l'étude d'impact (voir la partie 3.3 et la recommandation 6).

L'Autorité environnementale relève que l'élaboration du projet urbain de la ZAC du Centre Bourg s'est appuyée dans un premier temps sur l'identification des enjeux communaux de Saint-Thibault-des-Vignes et que, par la suite, la réalisation de l'étude d'impact a été utilisée comme un outil d'aide à la conception du projet, comme annoncé dans le dossier (p. 432). L'Autorité environnementale remarque que la comparaison des solutions envisagées aurait gagné en clarté en s'appuyant sur quelques données chiffrées supplémentaires, à l'image de la comparaison établie sur les surfaces non urbanisées entre les versions du projet de 2019 et de 2021, dont le gain affiché est de 57,35 % (p. 468).

3. Analyse de la prise en compte de l'environnement

3.1. L'insertion paysagère du projet

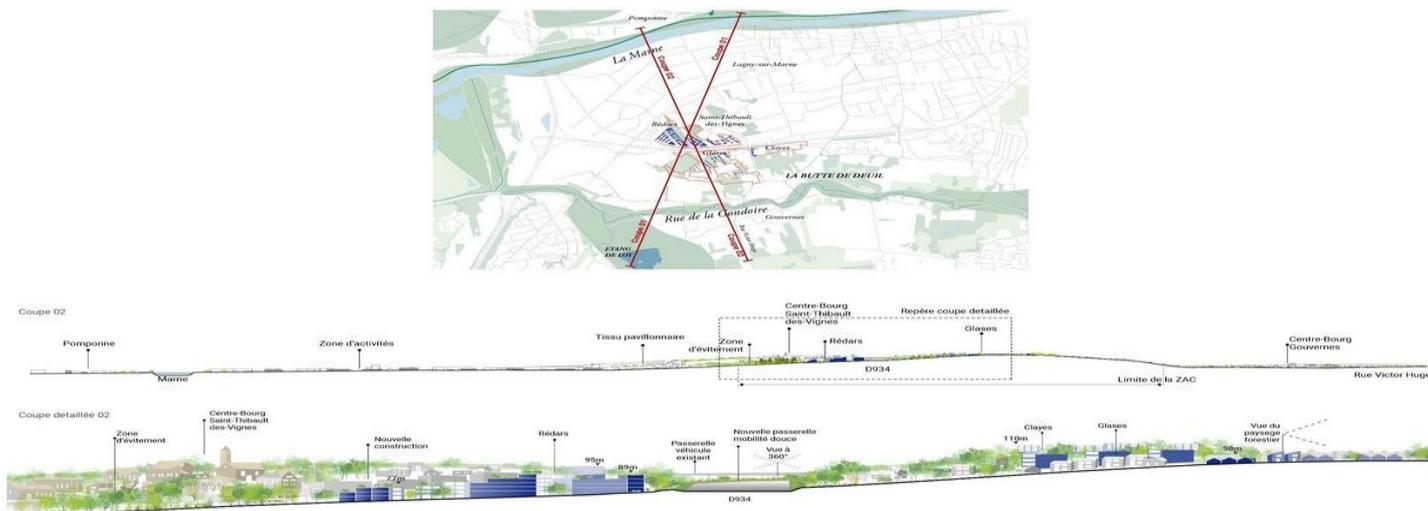


Figure 4: Coupe du projet - étude d'impact p. 481.

Le périmètre de la ZAC Centre Bourg est situé en bordure nord du plateau de la Brie, dans un paysage de coteaux et de vallées (vallée de la Marne au nord et de la Gondoire au sud) conférant au site une topographie relativement marquée (écart altimétrique de 50 m entre le sommet de la butte et le fond de vallée) et une déclivité pouvant atteindre 25 % (p. 63). Au nord, le paysage est constitué d'une alternance entre tissus urbains relativement denses et grandes zones d'activités (des villes de Lagny-sur-Marne et Vaires-sur-Marne), de grands espaces plantés et de plans d'eau (bases de loisirs de Vaires et de Torcy). Au sud le paysage est plus morcelé, alternant des villages (Gouvernes, Bussy-Saint-Martin) et des bois. L'étude d'impact identifie dix unités de paysages au sein du périmètre de la ZAC et de ses proches alentours (p. 263). Les principales caractéristiques de chaque unité sont décrites et illustrées par des prises de vue correctement repérées sur la carte du territoire.

Au niveau du patrimoine protégé, l'étude d'impact fait référence à deux monuments historiques situés dans le périmètre de la ZAC (les églises Saint-Germain et Saint-Jean-Baptiste) et au site inscrit des « abords du château de Guermantes et vallée de la Gondoire ». Les périmètres de protection de ces sites sont figurés sur une carte (figure 125, p. 278) montrant les intersections avec l'emprise de la ZAC.

L'ensemble des enjeux paysagers et patrimoniaux sont bien identifiés et leur niveau d'enjeu considéré comme fort. L'étude d'impact développe rapidement les orientations à retenir lors la conception du projet : « La perception du site depuis la RD 934, la valorisation de l'entrée de ville et la couture urbaine par comblement d'une dent creuse » (p. 275). Compte-tenu de la présence des périmètres liés aux deux monuments historiques, l'architecte des bâtiments de France « sera associé à l'élaboration des plans de secteur et des prescriptions architecturales » (p. 276).

Par la suite, l'étude d'impact aborde de manière plus détaillée la nature des orientations paysagères qui seront mises en œuvre dans le cadre du projet. Afin de limiter l'impact sur le grand paysage et la perception du site depuis les espaces classés alentours, le projet prévoit (p. 482) de préserver le caractère paysager et boisé de la crête et de maîtriser les hauteurs bâties, notamment sur la butte des Glases. La description du projet précise également que la configuration du bâti a été définie en prenant en compte les enjeux liés à la topographie du site : installation perpendiculaire ou parallèle selon les pentes (p. 464).

L'étude d'impact reconnaît que l'aménagement de la ZAC modifiera profondément la structure paysagère existante par le passage à un paysage plus urbain (p. 755). Cette modification fait l'objet de mesures

d'évitement et de réduction en réponse aux principales incidences identifiées. L'Autorité environnementale note que les prescriptions du plan de référence de la ZAC portant sur « le découpage du bâti et la distance entre les bâtis » sont précises (p. 757) et retranscrites par des coupes schématiques (figure 5). Cependant, l'Autorité environnementale note que l'impact paysager de l'urbanisation n'est pas évalué au moyen de perspectives d'insertion des secteurs à urbaniser depuis les points de perception majeurs (RD 934 et sites inscrits et classés).

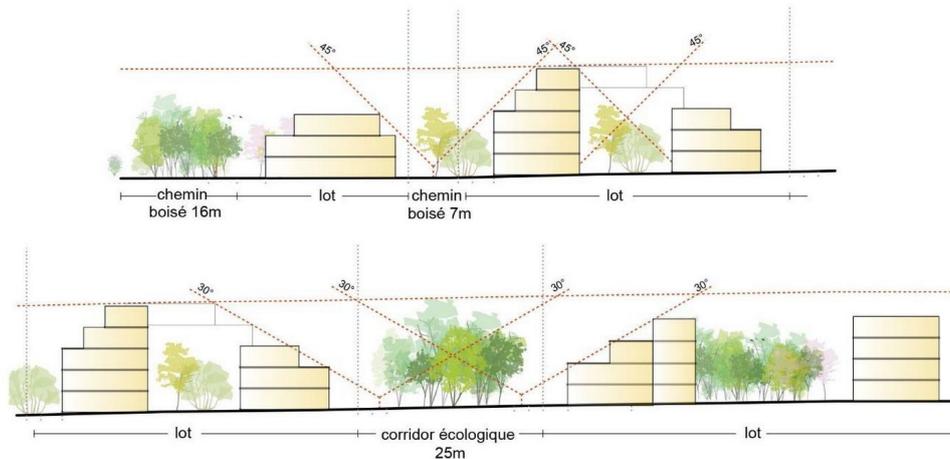


Figure 5: Séparation et forme du bâti - Etude d'impact p.485

(4) L'Autorité environnementale recommande de compléter le dossier par des visuels permettant de rendre compte de l'insertion urbaine et paysagère du projet depuis les points de perception majeurs (RD 934 et sites inscrits et classés).

3.2. Préservation des milieux naturels et de la biodiversité

Des inventaires écologiques ont été réalisés entre 2018 et 2020. La zone d'étude est localisée sur plusieurs cartes, sans toutefois distinguer une aire rapprochée et une aire élargie qui aurait été inventoriée. Elle couvre, d'après le maître d'ouvrage, la totalité du périmètre d'impacts potentiels sur les habitats, la faune, la flore et l'avifaune. Par ailleurs, le calendrier des prospections est présenté (p. 197). Au total, 26 jours d'inventaires ont été réalisés, de mai 2018 à juin 2020 (sur deux cycles biologiques complets).

Les principaux enjeux portent sur la suppression de 15 ha environ de fourrés, friches et boisements (5,26 ha de fourrés, 0,7 ha de friches herbacées, 9,35 ha de boisements dégradés à dominante d'érable). Si ces habitats présentent des enjeux de conservations plutôt modérés par leur composition, ils sont toutefois le support du cycle de vie de nombreuses espèces, dont des espèces d'oiseaux à enjeu régional de conservation, comme l'Alouette des champs, le Gobemouche gris, le Pic noir, le Bruant jaune, la Linotte mélodieuse, le Verdier d'Europe, la Fauvette des jardins ou le Moineau domestique, tous considérés vulnérables sur la liste rouge régionale et nicheurs sur le site.

Les enjeux sont bien identifiés dans l'étude d'impact, mais les effets de la destruction des habitats et l'intensification des usages humains identifiés sont qualifiés de modérés (p. 634) sur la seule base de l'expertise du bureau d'études. L'Autorité environnementale note que ce niveau ne tient compte que de l'enjeu intrinsèque des espèces prises une par une et non des fonctionnalités du site dans son ensemble et de sa capacité à abriter le cycle biologique de nombreuses espèces de tous groupes taxonomiques, en contexte péri-urbain.

Les mesures d'évitement consistent à préserver une partie des habitats naturels du site (ME1 p. 642). Des boisements sont conservés (4,5 ha), notamment dans la partie nord du secteur des Rédars (1,64 ha), ainsi que des couverts arbustifs (2,84 ha). L'Autorité environnementale note que ces mesures tiennent compte des zonages environnementaux (périmètre de protection des espaces agricoles et naturels péri-urbains de la Communauté d'agglomération de Marne et Gondoire⁴, périmètre régional d'intervention foncière⁵), et concernent aussi d'autres secteurs, définis de manière pertinente (zone à forte densité d'arbres remarquables pour le bois des Rédars, lanières pour maintenir des continuités écologiques).

Les mesures de réduction, au nombre de quinze, sont bien décrites et documentées dans l'étude d'impact. Ces mesures sont variées et portent aussi bien sur la phase chantier que sur la phase de conception et d'exploitation du projet.

Après prise en compte des mesures d'évitement et de réduction, l'impact résiduel du projet crée, d'après les termes de l'étude d'impact, « une dette écologique » (p. 675). À ce titre, les besoins de compensation sont estimés en tenant compte de la surface impactée et d'un ratio de compensation (p. 676). L'Autorité environnementale rappelle que les méthodes de dimensionnement des mesures compensatoires doivent suivre une approche nationale standardisée et que l'utilisation de ratios minimaux de compensation y est déconseillée, ceux-ci ne reposant pas sur un calcul des pertes et des gains pour les compartiments ciblés.

Cependant, le dossier présente en annexe 2 (p. 993) une évaluation de l'équivalence écologique entre perte et gains pour justifier de ce dimensionnement. L'Autorité environnementale souligne la démarche de démonstration, obligatoire mais rarement réalisée. Elle remarque toutefois que les notes sont proposées à dire d'expert sans explication satisfaisante sur les choix réalisés et que les indicateurs retenus pour évaluer l'équivalence ne décrivent que la structure et la qualité des habitats sur les deux sites. Or, la compensation visant notamment à s'assurer du maintien dans un état de conservation favorable des populations d'espèces protégées, il est indispensable que l'état initial du site de compensation soit réalisé et intégré à l'étude d'impact afin de quantifier le gain écologique fonctionnel envisageable pour ces populations. En l'état, la démonstration est insuffisante et ne permet que de supposer un gain de qualité des habitats, sans savoir si la perte de surface naturelle globale utilisable sera compensée.

Les mesures compensatoires visent restaurer des milieux semi-ouverts et gérer favorablement à la biodiversité des milieux boisés sur certaines parcelles du parc du château de Guermantes, situé à environ deux kilomètres de la ZAC pendant une période de trente ans. L'Autorité environnementale rappelle que les mesures compensatoires doivent être effectives pendant toute la durée des impacts. En l'occurrence, la durée d'engagement de la compensation devra être prolongée durant la durée d'exploitation de la ZAC. Le site retenu est proche de la zone impactée, ce qui pourra probablement bénéficier directement à certaines populations impactées, notamment avifaunistiques. En revanche, la plus-value écologique présentée dans l'étude en annexe 2 (p. 993) reste très théorique. Le site de compensation retenu étant par ailleurs en grande partie classé en Espace boisé classé et à proximité de nombreux zonages d'inventaires témoignant de la présence d'espèces à enjeu de conservation, il est probable que celui-ci soit déjà occupé par des populations d'espèces ciblées par la compensation. L'étude d'impact doit donc démontrer que l'amélioration de la qualité des habitats est suffisante à elle seule pour compenser la perte nette d'espaces naturels occasionnés par la réalisation du projet.

Ainsi, le site de compensation semble a priori peu à même d'apporter un gain écologique suffisant, d'autant que l'avenir du parc du château n'est pas menacé.

(5) L'Autorité environnementale recommande :

-
- 4 Validé en 2011, le PPEANP constitue un outil de protection permettant de sécuriser certaines zones particulièrement menacées du territoire et ainsi de renforcer l'agriculture et de protéger les espaces naturels en assurant la pérennité des grandes continuités écologiques et en améliorant l'interface urbain/rural.
 - 5 Le PRIF est un engagement partenarial entre une commune, l'Agence des espaces verts de la région Île-de-France et le Conseil régional afin de pérenniser la vocation forestière, naturelle ou agricole d'un site délimité.

- de justifier l'utilisation d'un ratio pour dimensionner les mesures compensatoires ;
- de justifier l'additionnalité écologique des mesures compensatoires envisagées ;
- de réaliser l'état initial du site de compensation envisagé et de l'intégrer à l'étude d'impact ;
- d'évaluer l'équivalence écologique entre pertes et gains au regard de cet état initial, notamment en ciblant l'état des populations d'espèces concernées par les mesures.

3.3. Les déplacements et stationnements

Le réseau routier environnant est constitué de la Francilienne (A104) qui passe à environ un kilomètre à l'ouest du projet. Les axes structurants sont la RD 934, qui coupe la ZAC en deux sans la desservir directement, et l'avenue Saint-Germain-des-Noyers (RD 418), qui joue le rôle de liaison intercommunale (p. 362). L'étude présente de nombreuses cartes de circulation issues des simulations réalisées. L'analyse du fonctionnement de l'avenue Saint-Germain-des-Noyers (p. 374) met en évidence des conditions de circulation qui se dégradent à l'heure de pointe du soir (HPS).

Au total, le projet générera le déplacement de 520 véhicules de plus le matin et 580 véhicules supplémentaires le soir. Ce trafic supplémentaire sera généré dans un secteur qui sera globalement très chargé en 2025, compte tenu des nombreux projets dans le secteur. L'étude d'impact qualifie l'enjeu sur les déplacements de fort (p. 380). La programmation de ZAC comprend la création d'un nouveau carrefour giratoire et d'une nouvelle voie pour accéder au quartier « Les Rédars ». L'accès au quartier « Les Glases » et « Les Clayes » depuis l'avenue Saint-Germain-des-Noyers sera modifié. Le projet prévoit également la création de nouvelles voies en impasse pour desservir les futures constructions.

Les comptages directionnels du trafic sont anciens, ils ont été réalisés en 2016 (p. 363). L'Autorité environnementale remarque également que l'aire d'étude des carrefours ne couvre pas tous les accès au site, mais seulement les carrefours présents sur l'avenue Saint-Germain-des-Noyers, excluant les quartiers des Glases et des Clayes. L'étude d'impact établit une situation au fil de l'eau pour l'horizon 2025, alors que la livraison du projet s'échelonne jusqu'en 2030. Compte tenu de ces éléments, l'Autorité environnementale considère que l'étude de circulation ne permet pas de comprendre quels impacts sont à attribuer au projet de réalisation de la ZAC.

(6) L'Autorité environnementale recommande d'actualiser les données du trafic et d'établir une situation au fil de l'eau à l'horizon 2030, date de livraison du projet afin d'évaluer plus justement les impacts du projet de ZAC.

Pour expliquer, à l'échelle du territoire communal, la multiplication des dysfonctionnements rencontrés pour le stationnement des véhicules (p. 396), l'étude d'impact met en avant une proportion de 91,3% de la population théobaldienne possédant un véhicule en 2009, l'insuffisance de places de parking en centre bourg et le développement mal maîtrisé de certaines zones.

S'agissant de la ZAC, toutes les variantes présentées dans l'étude d'impact (voir la partie 2.3 du présent avis) se basent sur un besoin d'environ 1 050 places de stationnement. D'après le dossier, ce volume a été établi en « réponse la règle du PLU tout en tenant compte des enjeux physiques du site », mais le calcul aurait dû être explicité dans le dossier et la règle précisément exposée.

L'Autorité environnementale relève que l'étude d'impact ne détaille pas la stratégie visant à réduire la dépendance à l'automobile des futurs habitants et donc les impacts en termes de nombre de stationnements et de volume trafic généré par le projet. Elle souligne également qu'au chapitre du stationnement, seul celui des automobiles est abordé : aucune indication n'est donnée sur le volume des stationnements des deux-roues motorisés d'une part, et non motorisés d'autre part, ainsi que sur leur localisation.

(7) L'Autorité environnementale recommande de présenter la stratégie de mobilité envisagée pour favoriser les moyens de déplacements alternatifs à l'automobile, les parts modales ainsi attendues ainsi que les

besoins en stationnement qui en découlent pour chacun de ces modes (en en justifiant le nombre et la localisation).

En ce qui concerne les transports en commun, la commune de Saint-Thibault-des-Vignes ne dispose pas de gare SNCF. La gare la plus proche est celle de Lagny-Thorigny qui se situe à environ trois kilomètres du site de projet et relie Paris par le transilien. La gare de Torcy, desservie par le RER A, se situe à environ cinq kilomètres. Trois lignes de bus (25, 29 et 37), dont les arrêts se situent à moins de 500 m du projet, desservent la commune et permettent de rallier également les gares de Lagny-Thorigny et de Torcy. La desserte en transport en commun n'évoluera pas de manière significative à l'horizon du projet.

Concernant les mobilités douces, l'étude d'impact indique qu'il n'existe pas de chemins piétons inter-quartiers (p. 377) et que l'absence de trottoir ou leur inconfort accentue les difficultés des déplacements piétonniers (p. 378). Seul un aménagement cyclable existe, essentiellement le long de l'avenue Saint-Germain-des-Noyers qui permet de relier Torcy à Saint-Thibault-des-Vignes. Pour autant, la commune ne dispose pas « d'un réseau cyclable continu et maillé » (p. 378).

L'étude d'impact précise et figure sur une carte le temps et les distances parcourues à pieds et à vélo depuis le centre de Saint-Thibault-des-Vignes dans les conditions actuelles (p. 476). Cependant, bien que l'enjeu lié au mode de déplacements doux soit qualifié de fort (p. 380), l'Autorité environnementale note que le dossier ne traite pas suffisamment de cette thématique. En effet, le dossier ne présente aucune estimation des déplacements ni aucun plan des futurs aménagements cyclables.

(8) L'Autorité environnementale recommande de présenter ou, à défaut, d'établir le plan des aménagements cyclables envisagé dans le contexte communal et intercommunal mettant en évidence notamment les relations avec les principales destinations pour les habitants de la future ZAC (les deux gares, les berges de la Marne, l'île de loisirs de Vaires-Torcy, etc.), ainsi que les conditions de leur attractivité (sécurité, confort, etc.).

3.4. Les pollutions induites par l'augmentation du trafic routier (air et bruit)

■ La pollution de l'air

L'étude d'impact rappelle que le périmètre projet est situé à proximité de deux axes routiers majeurs : la Francilienne (autoroute A104) et la RD 934 qui traverse la ZAC (p. 315). La commune de Saint-Thibault-des-Vignes est située en zone sensible pour la qualité de l'air. L'étude d'impact indique également que d'après les données d'Airparif, les sources de pollution ou d'altération de la qualité de l'air du secteur proviennent principalement de la circulation automobile (p. 316).

Une campagne de mesure de la qualité de l'air a été réalisée en 2018. Les résultats présentés dans l'étude d'impact sont clairement regroupés sous forme de cartes et de tableaux (p. 321). Les mesures effectuées mettent en évidence des niveaux de concentration moyenne annuelle inférieurs aux seuils de qualité de l'air de la réglementation française pour l'ensemble des polluants étudiés, excepté pour les PM_{2,5} qui dépassent ces seuils (p. 324). Les valeurs de référence préconisées par l'OMS pour bénéficier d'un environnement ne dégradant pas la santé sont erronées dans le dossier ; elles devront être corrigées⁶.

Par ailleurs, il ressort de cette étude que les émissions les plus importantes sont observées le long de l'avenue Saint-Germain-des-Noyers. L'étude d'impact indique que « des pics de pollution ponctuelle par l'ozone et les particules en suspensions peuvent être à l'origine, notamment au printemps et en été, d'une dégradation de la qualité de l'air en bordure immédiate de cette route » (p. 324).

La qualité de l'air représente un enjeu fort pour la zone d'étude, nécessitant selon le dossier « une attention particulière qui devra être portée sur les concentrations des différents composés » (p. 963).

⁶ Ces valeurs sont en moyenne annuelle pour les PM₁₀: 15 µg/m³ et non 20, pour les PM_{2,5}, 5 µg/m³ et non 10, pour le NO₂ 10 µg/m³ et non 40.

Sur la base d'une comparaison à l'horizon 2025 entre le scénario de référence avec projet de ZAC et le scénario fil de l'eau (sans projet), l'étude d'impact conclut (p. 807) que le projet « *n'entraîne pas de variation significative des concentrations moyennes annuelles induites par le trafic routier* ». L'Autorité environnementale remarque que les hypothèses retenues à l'horizon 2025 et la méthode de calcul employée ne sont pas expliquées, et que la projection à l'horizon 2030 n'est pas réalisée.

L'étude d'impact part du principe que « *la diffusion de la pollution particulaire peut être piégée par des écrans physiques et végétaux* » (p. 808). Les mesures proposées visant à limiter les nuisances induites par la pollution de l'air consistent en l'insertion d'obstacles physique (écrans végétaux, merlons) jouant le rôle de tampon et de filtre. L'Autorité environnementale note que les actions proposées sont nombreuses et précises, et la dimension des marges de recul ou les hauteurs des obstacles sont renseignées. Toutefois, elle note que l'efficacité de ces mesures n'est pas quantifiée.

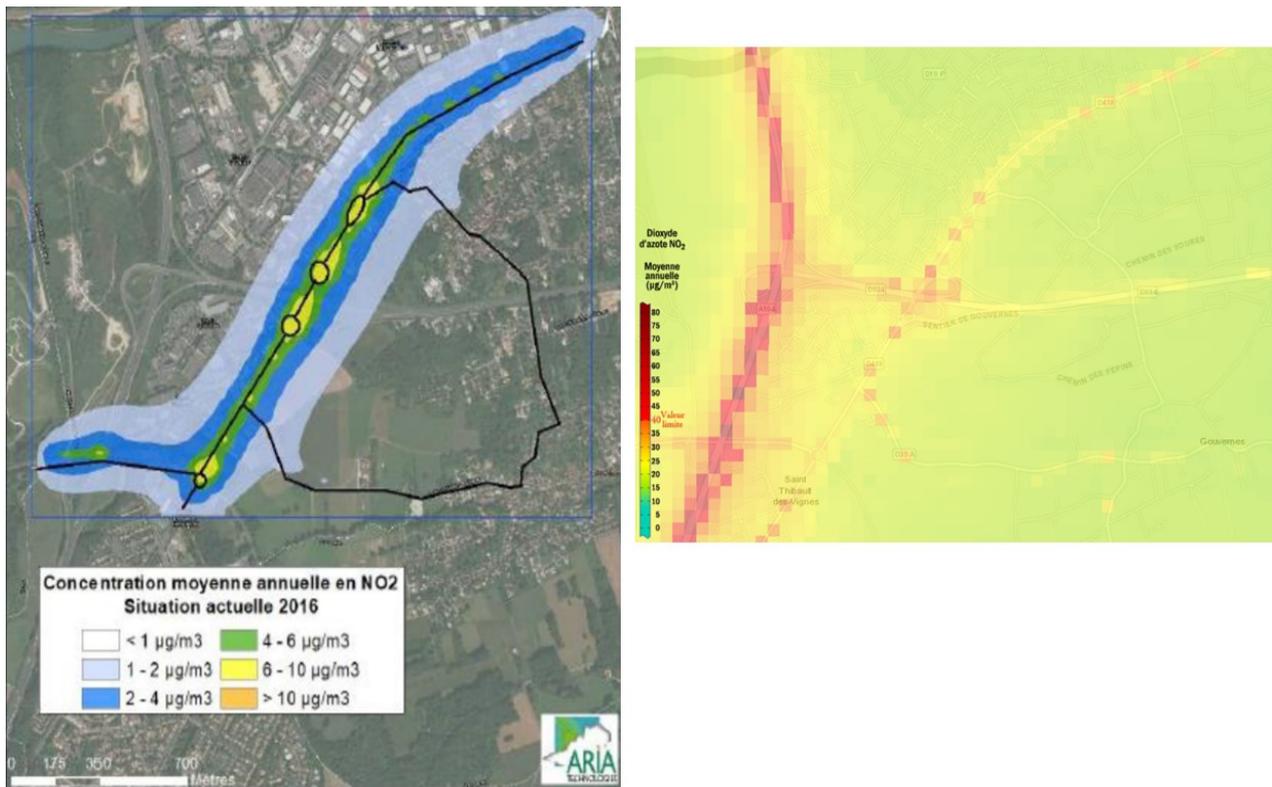


Figure 6: Comparaison entre la carte de concentration moyenne annuelle en azote de 2016 figurant dans l'étude d'impact (p. 325) et celle d'AirParif de 2019.

(9) L'Autorité environnementale recommande de :

- expliquer la différence entre les valeurs de dioxyde d'azote indiquées dans l'étude d'impact et celles présentées par l'organisme AirParif sur le même secteur ;
- expliciter la méthode de calcul des concentrations de polluants projetées à l'horizon 2025 et de compléter cette projection à l'horizon 2030 ;
- démontrer l'efficacité des mesures de réduction de la pollution de l'air, notamment celles prévoyant la mise en place d'écrans végétaux et de merlons, en les quantifiant.

■ La pollution sonore

Pour évaluer l'exposition au bruit dans l'environnement, l'étude d'impact reprend (p.286) les données globales issues des cartes stratégiques de bruit, qui montrent que la commune de Saint-Thibault-des-Vignes est principalement exposée au bruit routier (Francilienne, RD 934 et avenue Saint-Germain-des-Noyers).

L'étude d'impact précise que le site du projet est impacté par le bruit de la RD 934 qui traverse la ZAC et rappelle que cette infrastructure figure en catégorie 3 du classement sonore des infrastructures terrestres (p. 284). L'impact sonore de cette voie est évalué (p. 287) en journée, entre 55 et 75 dB, et la nuit entre 50 et 65 dB. L'enjeu acoustique au droit du projet a été, de ce fait, initialement qualifié de fort (p. 292).

Pour compléter l'état initial acoustique du site, une étude acoustique (non jointe au dossier) a été réalisée en 2018 dont les résultats sont présentés dans l'étude d'impact (p. 294 et suivantes). Les résultats de cette étude ont conduit le maître d'ouvrage à abaisser le niveau d'enjeu lié à l'ambiance acoustique, à un niveau dit « modéré ». L'Autorité environnementale note néanmoins que ce niveau reste supérieur aux valeurs cibles de l'Organisation mondiale de la santé qui sont pour les axes routiers de 53 dB L_{den} (en journée) et 45 dB $_{night}$ la nuit.

Les modélisations des cartes de niveau de bruit à l'état initial et après réalisation du projet (figure 140, p. 306 et figure 388, p. 789) permettent de dresser un état des lieux de l'environnement sonore et de suivre les évolutions des nuisances en période diurne. À ce titre, l'étude d'impact indique que le niveau de bruit routier dans les zones d'influences des voiries structurantes (avenue Saint-Germain-des-Noyers et RD 934) ne connaîtront pas d'évolution significative au-delà de 2,5 dB(A) (p. 792).

L'Autorité environnementale note que les mesures de réduction des nuisances sonores envisagées dans la conception du projet abaissent, selon le maître d'ouvrage, l'impact lié à la hausse de l'environnement sonore d'un niveau modéré à un niveau faible. Les mesures les plus concrètes décrites (p. 799) visent à limiter les nuisances sonores en provenance de la RD 934 par la construction d'obstacles physiques (parkings silos, merlons paysagers, etc.) utilisés comme écran acoustique pour protéger les logements situés en retrait.

L'Autorité environnementale note que le maître d'ouvrage annonce, pour les logements les plus exposés le long de la RD 934, un objectif d'isolement acoustique de façade inférieur à 30 dB grâce à la mise en œuvre de solutions techniques et constructives et des prescriptions à l'égard des constructeurs (p. 792). Toutefois, le maître d'ouvrage n'indique pas les niveaux d'exposition au bruit des populations concernées en période chaude, lorsque les fenêtres sont ouvertes, et dans les espaces extérieurs, ni les mesures de réduction mises en œuvre ou envisageables à cet égard.

(10) L'Autorité environnementale recommande de préciser les niveaux de bruit auxquels seront exposés les futurs habitants fenêtres ouvertes et dans les espaces extérieurs, et d'évaluer ou de définir les mesures d'évitement et de réduction nécessaires en conséquence.

3.5. Pollution des sols

Au sein ou aux alentours du périmètre du projet, un seul site est identifié dans la base de données des anciens sites industriels et activités de service (BASIAS). Il s'agit du site Courrex (IDF7705061), ancien atelier de fabrication de portes en caoutchouc et moulage situé à proximité immédiate du périmètre de ZAC, près du secteur des Rédars. L'étude d'impact indique que ce site est actuellement occupé par les services techniques municipaux (p. 86).

L'étude d'impact rappelle qu'un diagnostic de la pollution des sols a été commandé en 2007 par la commune de saint-Thibault-des-Vignes compte tenu de l'exercice d'une activité de récupération de métaux dans le secteur des Rédars (p. 89). Les investigations réalisées ont permis de mettre en évidence une forte contamination du sol en métaux lourds et métalloïdes (cadmium, cuivre, plomb, mercure, nickel, chrome et arsenic), la présence d'hydrocarbures et de polychlorobiphényles.

Par ailleurs, d'autres investigations de pollution des sols, effectuées en 2017 dans le cadre de la réalisation d'un projet immobilier situé dans l'emprise de la ZAC, ont révélé la présence de métaux, d'hydrocarbures (HCT et HAP) à l'état de traces ou à des concentrations « non significatives d'une pollution » (p. 90).

L'Autorité environnementale note que ces pollutions ont été identifiées par le bureau d'études en charge de l'étude de sol qui recommande « d'effectuer des études de diagnostic de pollution des sols pour chacune des

parcelles/lots destinés à être aménagés et dont visuellement on peut constater la présence de déchets potentiellement polluants afin de déterminer les risques pour les futurs habitants » (p. 92 et 1120).

Cependant l'Autorité environnementale constate que ces recommandations ne figurent pas dans le chapitre 5.6 listant les mesures d'évitement et de réduction. En outre, pour l'Autorité environnementale, une prise en compte suffisante de cet enjeu de pollution appelle la mise œuvre d'un diagnostic systématique obligatoire et non une simple recommandation fondée sur un critère de présence supposée de déchets appréciée visuellement.

(11) L'Autorité environnementale recommande de :

- rendre obligatoires et systématiques les études de diagnostic de pollution des sols pour chacun des lots destinés à être aménagés afin de déterminer les risques pour les futurs habitants ;
- intégrer dans le chapitre 5,6, listant les mesures prévues pour éviter les effets négatifs notables et réduire les effets n'ayant pu être évités, les mesures préconisées en matière de pollution des sols ;

3.6. Changement climatique

Dans un chapitre intitulé « Contexte énergétique », l'étude d'impact évoque de manière générale le potentiel énergétique du territoire en fonction du recours aux différentes énergies renouvelables (éolien, solaire, géothermie, biomasse, méthanisation, valorisation énergétique des déchets) (p. 152). L'Autorité environnementale note que la seule perspective envisagée est « la possibilité de développer un réseau de chaleur urbain desservant notamment la ZAC du Centre bourg à Saint-Thibault-des-Vignes » (p. 163).

Pour l'Autorité environnementale, l'étude de faisabilité sur le potentiel de développement en énergies renouvelables réalisée au niveau de la ZAC conformément au VII de l'article R.122-5 du code de l'environnement est insuffisante. En effet, les conclusions de cette étude, ainsi que la description de la façon dont il en sera tenu compte dans le projet, ne sont pas correctement traitées.

Malgré l'identification de l'enjeu sur la diminution des consommations énergétiques et des émissions de gaz à effet de serre considéré (p. 152) comme « particulièrement prononcé à l'échelle de la région Île-de-France », l'Autorité environnementale note que les besoins en énergies des futures constructions n'ont pas été évalués.

En outre, compte tenu également du volume important des constructions qui seront réalisées, il y a lieu d'en apprécier la contribution aux émissions de gaz à effet de serre et au changement climatique en présentant les incidences du projet sur le climat et pour ce faire de déterminer le bilan carbone global du projet. Cela suppose une prise en compte de l'impact environnemental du projet et de ses composants tout au long de leur cycle de vie : extraction, transformation et transport des matières premières, mise en œuvre, utilisation et potentiel de recyclage et de réemploi en fin de vie.

(12) L'Autorité environnementale recommande de :

- préciser les engagements du maître d'ouvrage concernant les sources d'énergie renouvelable identifiées par l'étude de potentiel des énergies renouvelables qui seront développées dans le cadre du projet ;
- réaliser le bilan global des consommations énergétiques des futures constructions ;
- estimer le potentiel d'émissions de gaz à effet de serre générées par le projet et ses composants suivant une approche d'analyse de cycle de vie ;
- définir en conséquence les mesures d'évitement, de réduction ou, à défaut, de compensation envisagées pour améliorer ces bilans.

4. Suites à donner à l'avis de l'Autorité environnementale

Le présent avis devra être joint au dossier d'enquête publique.

Conformément à l'[article L.122-1 du code de l'environnement](#), le présent avis de l'autorité environnementale devra faire l'objet d'une réponse écrite de la part du maître d'ouvrage qui la mettra à disposition du public par voie électronique au plus tard au moment de l'ouverture de l'enquête publique prévue à l'[article L.123-2 L.123-19](#). Ce mémoire en réponse devrait notamment préciser comment le maître d'ouvrage envisage de tenir compte de l'avis de l'Autorité environnementale, le cas échéant en modifiant son projet. Il sera transmis à l'Autorité environnementale à l'adresse suivante : mrae-idf@developpement-durable.gouv.fr

L'Autorité environnementale rappelle que, conformément au IV de l'[article L. 122-1-1 du code de l'environnement](#), une fois le projet autorisé, l'autorité compétente rend publiques la décision ainsi que, si celles-ci ne sont pas déjà incluses dans la décision, les informations relatives au processus de participation du public, la synthèse des observations du public et des autres consultations, notamment de l'autorité environnementale ainsi que leur prise en compte, et les lieux où peut être consultée l'étude d'impact.

L'avis de l'Autorité environnementale est disponible sur le site internet de la Mission régionale de l'autorité environnementale d'Île-de-France.

Délibéré en séance le 16 juin 2022

Siégeaient :

**Éric ALONZO, Noël JOUTEUR, Jean-François LANDEL, Brian PADILLA,
Sabine SAINT-GERMAIN, Philippe SCHMIT, *président*, Jean SOUVIRON.**

ANNEXE

Liste des recommandations par ordre d'apparition dans le texte

- (1) L'Autorité environnementale recommande de regrouper et présenter clairement l'ensemble des informations et données relatives à la programmation des travaux de la ZAC du Centre Bourg et de les faire figurer dans le résumé non technique.....8
- (2) L'Autorité environnementale recommande d'organiser l'étude d'impact afin de permettre un accès plus évident et direct aux informations et notamment au résumé non-technique.....9
- (3) L'Autorité environnementale recommande de compléter la présentation de l'articulation du projet avec les documents de planification.....9
- (4) L'Autorité environnementale recommande de compléter le dossier par des visuels permettant de rendre compte de l'insertion urbaine et paysagère du projet depuis les points de perception majeurs (RD 934 et sites inscrits et classés).....12
- (5) L'Autorité environnementale recommande : - de justifier l'utilisation d'un ratio pour dimensionner les mesures compensatoires ; - de justifier l'additionnalité écologique des mesures compensatoires envisagées ; - de réaliser l'état initial du site de compensation envisagé et de l'intégrer à l'étude d'impact ; - d'évaluer l'équivalence écologique entre pertes et gains au regard de cet état initial, notamment en ciblant l'état des populations d'espèces concernées par les mesures.....13
- (6) L'Autorité environnementale recommande d'actualiser les données du trafic et d'établir une situation au fil de l'eau à l'horizon 2030, date de livraison du projet afin d'évaluer plus justement les impacts du projet de ZAC.....14
- (7) L'Autorité environnementale recommande de présenter la stratégie de mobilité envisagée pour favoriser les moyens de déplacements alternatifs à l'automobile, les parts modales ainsi attendues ainsi que les besoins en stationnement qui en découlent pour chacun de ces modes (en en justifiant le nombre et la localisation).....14
- (8) L'Autorité environnementale recommande de présenter ou, à défaut, d'établir le plan des aménagements cyclables envisagé dans le contexte communal et intercommunal mettant en évidence notamment les relations avec les principales destinations pour les habitants de la future ZAC (les deux gares, les berges de la Marne, l'île de loisirs de Vaires-Torcy, etc.), ainsi que les conditions de leur attractivité (sécurité, confort, etc.)..15
- (9) L'Autorité environnementale recommande de : - expliquer la différence entre les valeurs de dioxyde d'azote indiquées dans l'étude d'impact et celles présentées par l'organisme AirParif sur le même secteur ; - expliciter la méthode de calcul des concentrations de polluants projetées à l'horizon 2025 et de compléter cette projection à l'horizon 2030 ; - démontrer l'efficacité des mesures de réduction de la pollution de l'air, notamment celles prévoyant la mise en place d'écrans végétaux et de merlons, en les quantifiant.....16
- (10) L'Autorité environnementale recommande de préciser les niveaux de bruit auxquels seront exposés les futurs habitants fenêtres ouvertes et dans les espaces extérieurs, et

d'évaluer ou de définir les mesures d'évitement et de réduction nécessaires en conséquence.....17

(11) L'Autorité environnementale recommande de : - rendre obligatoires et systématiques les études de diagnostic de pollution des sols pour chacun des lots destinés à être aménagés afin de déterminer les risques pour les futurs habitants ; - intégrer dans le chapitre 5,6, listant les mesures prévues pour éviter les effets négatifs notables et réduire les effets n'ayant pu être évités, les mesures préconisées en matière de pollution des sols ;.....18

(12) L'Autorité environnementale recommande de : - préciser les engagements du maître d'ouvrage concernant les sources d'énergie renouvelable identifiées par l'étude de potentiel des énergies renouvelables qui seront développées dans le cadre du projet ; - réaliser le bilan global des consommations énergétiques des futures constructions ; - estimer le potentiel d'émissions de gaz à effet de serre générées par le projet et ses composants suivant une approche d'analyse de cycle de vie ; - définir en conséquence les mesures d'évitement, de réduction ou, à défaut, de compensation envisagées pour améliorer ces bilans.....18